

## OCDE

### LA ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS Y LOS TRANSPLANTES MARÍTIMOS (1991-1992)

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—Perspectiva global.—II. RÉGIMEN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA: NECESIDAD DE TRANSPARENCIA Y DE CONSULTAS.—III. LA OCDE Y LAS CONDICIONES DE MATRICULACIÓN DE LOS BUQUES.—IV. EL ENVEJECIMIENTO DE LA FLOTA MUNDIAL.—V. ASUNTOS CONCERNIENTES AL ÁMBITO DE LAS NACIONES UNIDAS.—1. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo.—2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.—3. El estado de las convenciones.—VI. LA OFERTA DE TONELAJE.—1. Evolución global.—2. Tonelaje perdido, retirado y desguazado.

## I. INTRODUCCIÓN

### 1. Perspectiva global

El año 1991 estuvo dominado por varios acontecimientos políticos y económicos que tuvieron una gran influencia sobre la evolución de los transportes marítimos mundiales. Los gobiernos los Estados Miembros se emplearon en mantener un marco competitivo para permitir a la industria de los transportes marítimos operar libremente. Los trabajos realizados en el seno de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para llegar a una convergencia de puntos de vista sobre un acuerdo referente al régimen de medidas de ayuda acordadas para el transporte marítimo y, asimismo, establecer, en la medida de lo posible, una «igualdad de oportunidades» entre las flotas de los países Miembros de la OCDE y las de los países con registros de libre matriculación.

Dado el papel creciente jugado por las Economías dinámicas de Asia, el Comité de Transportes Marítimos entabló con ellas discusiones informales en el campo de los transportes marítimos, teniendo lugar las primeras consultas en diciembre de 1991.

Durante el año 1991 destacaron entre los acontecimientos políticos y económicos la incertidumbre sobre el fin de las hostilidades en Oriente Medio y la recesión a la que hubo de enfrentarse un cierto número de grandes naciones industrializadas. Aunque la crisis del Oriente Medio sintió una mejoría, las economías industrializadas registraron sin embargo, al término del año, un nivel de actividad bastante débil con la consiguiente inquietud de las instituciones financieras. La transición política y económica que conoce el grupo de países que formaban el antiguo bloque del Este, la desintegración de la URSS y el restablecimiento de la soberanía de los Estados bálticos acentuaron una redefinición rápida en materia de alineamiento político y económico. Además, una política diferente se impuso en la industria de los transportes marítimos en la medida en que las naciones tomaban o comenzaban a poner a punto acciones unilaterales tendientes a impedir la contaminación del medio ambiente. Todos estos nuevos hechos tuvieron una gran influencia en la industria de los transportes marítimos internacionales, tanto desde el punto de vista marítimo como comercial.

Durante el curso del año, el Comité de Transportes Marítimos se interesó particularmente por la forma como estaban siendo tratados los servicios marítimos en el Acuerdo General sobre el Comercio de los Servicios. Por medio del Grupo Especial sobre las Organizaciones Internacionales, el Comité coordinó los puntos de vista de los países miembros de la OCDE en la Conferencia de revisión de la Convención de las Naciones Unidas referente a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, así como en los trabajos sobre la avería común emprendidos por el Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la reglamentación internacional de los transportes marítimos emprendidos por el Grupo de trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo sobre la reglamentación internacional de los transportes marítimos.

A pesar de las circunstancias bastante excepcionales con las que tuvieron que enfrentarse los transportes marítimos en 1991, el tráfico marítimo total aumentó alrededor de un 1 por 100 y un 2 por 100 en toneladas-millas. Los tráficos de líneas regulares estuvieron en la mayor parte de las líneas cerca de una utilización casi total de su capacidad, aunque el flujo en un sentido único continuase suscitando un desequilibrio en la utilización del tonelaje disponible. El equilibrio registrado por los principales tráficos de línea se deterioró a finales del año; como consecuencia, las conferencias que operan sobre las rutas este-oeste se resintieron viendo bajar sus beneficios. El acento fue puesto en la bús-

queda de la contención de costes mediante la racionalización de los servicios.

En 1991, las expediciones por mar de productos secos a granel permanecieron estables. El ligero aumento de la duración media de los viajes registrados por los tráficos de granel seco y de petróleo es imputable, en gran medida, a las perturbaciones causadas por la guerra del Golfo. La disminución sensible observada en el mismo período por los productos petroleros puede ser atribuida a la pérdida de proveedores de Oriente Medio.

A mediados de 1991, la flota mundial, pasando de 641 millones de toneladas de registro bruto (trb), había aumentado en un 2,3 por 100 en relación con el mismo período de 1990. El aumento real de la oferta de tonelaje eficiente fue sin embargo menor, debido a la eficacia reducida de las unidades viejas. Las entregas de nuevos buques tuvieron una progresión ligera.

Las ventas para la demolición, aunque el volumen de desguaces hubiese aumentado efectivamente en relación con 1990, permanecieron débiles y registraron una disminución notable por parte de los pequeños buques de carga en provecho de los petroleros, de los transportadores mixtos y de los graneleros. Para las nuevas unidades, comprendidos los petroleros, la demanda fue escasa, produciéndose un descenso en relación con la del año pasado. Las demandas de graneleros, por el contrario, se triplicaron en relación a 1990, año en el que su volumen había sido mediocre. A fines de año, la lista de encargos se establecía en un total de 64 millones de trb, o sea, en un diez por 100 de la flota existente.

El envejecimiento de la flota mundial afectó a la mayor parte de los buques, manifestado en particular en el escándalo de desapariciones de los graneleros: para las grandes unidades, la tasa de naufragios o de averías graves pasa de uno por mes, con lo que esto entraña de pérdidas en vidas humanas. Si las sociedades de clasificación reaccionaran vivamente exigiendo a los propietarios que inspeccionasen sus buques, no se llegaría siempre a un acuerdo sobre los factores que contribuyen a esta tendencia en rápida aceleración. Globalmente, estos accidentes deplorables han mostrado que es preciso reexaminar y mejorar los mecanismos que, en el marco de la industria considerada, están previstos para la prevención de accidentes, la protección de las vidas humanas, así como para la concepción y la construcción de grandes unidades.

Por lo que respecta a 1992, las compañías comprometidas en el tráfico marítimo internacional no tuvieron la oportunidad de mostrarse particularmente entusiastas debido a la problemática económica habida en el curso del año, aunque el volumen del tráfico marítimo hubiese aumentado en cerca de un 2,4 por 100 con relación a 1991. Entre las principales mercancías secas transportadas a granel, las expediciones de mineral de hierro sufrieron una regresión casi espectacular de 21 millones de toneladas, im-



putable a las dificultades de la siderurgia en Europa y el Japón. Debido al crecimiento de las expediciones con fines humanitarios, el tráfico de cereales aumentó en 5 millones de toneladas, mientras que el mercado marítimo del carbón, superando en cerca de 70 millones de toneladas el volumen del año precedente, continuaba teniendo pérdidas debido a la conjugación de una capacidad excedentaria y de unas débiles tasas de flete. Estas tasas se degradaron en la mayor parte de los tráficos durante el primer semestre, pasando a reenderezarse a continuación. Debido a esta evolución, un cierto número de armadores y de explotadores que aseguraban el transporte a granel de mercancías secas y líquidas fueron constreñidos a retirarse del mercado. Después de una vasta reestructuración, el mercado mundial del transporte de líneas regulares, contrariamente a lo que ocurría en los sectores del transporte a granel, parecía ganar terreno.

La flota mercante mundial batió una nueva marca estableciéndose en 694 millones de trb, superando así en cerca de diez millones el registro bruto del año anterior. Las entregas de construcciones nuevas progresaron en cerca de 26 millones de trb, de los cuales los buques cisterna y los graneleros representaban cerca de un 83 por 100. Por el contrario, la proporción de tonelaje perdido aumentó sensiblemente, pasando de 7,8 millones a 16,5 millones de trb. Para las industrias de la construcción naval, 1992 se reveló peor que lo previsto. Los constructores del mundo entero recibieron peticiones de unidades nuevas estimadas en un total de 13,5 millones de trb, el cual es inferior en más de un 30 por 100 a la cifra del año precedente. Esto coincidió, durante el primer semestre, con una baja de precios para numerosas categorías de buques, comprendidos los transportadores de petróleo bruto, los portacontenedores y los transportadores de granel seco. A finales del año, los precios se estabilizaron para todos los tipos de buques, en un nivel bastante débil.

Durante 1992, el Comité de Transportes Marítimos continuó dando una gran importancia al intercambio de informaciones sobre la evolución de las operaciones y de las políticas marítimas de los países Miembros, al análisis de esta evolución y a sus consecuencias, así como a la elaboración de las medidas conducentes a una liberación creciente del tráfico marítimo. En junio, decidió superar una «primera etapa» referente al régimen de medidas de ayuda financiera y fiscal acordadas por los países Miembros en el transporte marítimo internacional y reemprender los trabajos sobre la identificación de campos en los cuales pudiera encontrar lugar una nueva liberalización.

El Comité de Transportes Marítimos siguió los progresos logrados en materia marítima en el curso de las negociaciones referentes a un futuro Acuerdo sobre comercio de servicios, así como para la constitución de un centro de reencuentro que permita a los países de la OCDE, pertenezcan o no a las Comunidades Europeas; el velar para que las inicia-

tivas comunitarias benefician al conjunto de los países Miembros de la OCDE.

La evolución económica y política en Europa central y oriental y en los nuevos Estados independientes de la ex-Unión Soviética pesó tanto sobre las políticas marítimas de estos países como sobre el sector del transporte marítimo internacional. Para conseguir que las políticas de estos países referentes a los transportes marítimos no regresasen a las reservas de cargas y al proteccionismo habidos anteriormente, el Comité se preocupó particularmente de estimular la intensificación de la cooperación en el campo de los transportes marítimos y de formular principios de acción realistas, todo ello al objeto de facilitar la cooperación entre las compañías marítimas de la OCDE, de las de los países de Europa central y oriental y las de los nuevos Estados independientes de la antigua Unión Soviética. Después de la segunda serie de consultas informales, organizada en junio, el Comité y los representantes de estos países coincidieron en la necesidad de elaborar un acuerdo informal sobre un marco de política marítima común. En enero de 1993, los expertos se reunieron consiguiendo grandes progresos respecto a la elaboración de un Arreglo sobre un conjunto de principios generales de política marítima y de «observaciones aprobadas» respecto a la manera en la que estos principios deberían ser aplicados por los países participantes en sus intercambios mutuos.

Durante las consultas informales llevadas a cabo en diciembre de 1991 con las Economías dinámicas de Asia, los participantes se habían mostrado de acuerdo en la necesidad de proseguir los trabajos para la formulación de políticas marítimas mutuamente aceptables y de volver, con ocasión de futuras consultas, sobre los problemas marítimos concretos con una incidencia de las operaciones marítimas de los países Miembros y/o los de las Economías dinámicas. El Comité observó atentamente las relaciones marítimas entre los dos grupos de países, pidiéndoles a las dos partes que le informasen sobre los problemas concretos surgidos a lo largo del año. Particularmente, el Comité mostró su preocupación por los actos de piratería marítima en aquella región asiática y comenzó a recopilar informaciones sobre este fenómeno.

El Comité fusionó los dos Grupos de trabajo en uno solo, el Grupo de trabajo general, el cual tiene como mandato el aconsejarle a la vez sobre los asuntos marítimos y sobre los trabajos ligados a las organizaciones internacionales. Una atención permanente fue dispensada a la primera reunión de la Comisión permanente de la CNUCED sobre el desarrollo del sector de los servicios: promoción de sectores de servicios competitivos en los países en desarrollo en el transporte marítimos, los puertos y el transporte multimodal.

Expuesto hasta ahí lo que podríamos considerar como el panorama general del transporte marítimo en 1991 y 1992, pasaremos seguidamente a desarrollar con mayor detalle algunos de los eventos más significativos.

## II. REGIMEN DE LAS MEDIDAS DE AYUDA: NECESIDAD DE TRANSPARENCIA Y DE CONSULTAS

De acuerdo con el objetivo global de la OCDE de eliminar o someter a una creciente disciplina las subvenciones que tengan por efecto falsear la competencia, los miembros del Comité de Transportes Marítimos continuaron examinando las medidas tendientes a obstaculizar una competencia libre y leal en los transportes marítimos, ya sean éstos entre los países Miembros de la OCDE ya entre éstos y los países no miembros, así como a perpetuar un desequilibrio estructural en la industria de los transportes marítimos.

Después de los largos debates consagrados en 1990 y 1991 a la elaboración de un acuerdo informal entre los miembros del Comité de Transportes Marítimos sobre el régimen de medidas de ayudas financieras y fiscales acordadas para la industria de los transportes marítimos internacionales, fue alcanzado un acuerdo, a mediados de 1992, denominado «Régimen de ayudas financieras o fiscales acordadas por los países Miembros a la industria de los transportes marítimos internacionales». Se articula en torno a las rúbricas siguientes: las medidas de ayuda y los objetivos de la política de transportes marítimos, la necesidad de transparencia, de organizar consultas, así como de emprender nuevos trabajos.

Los gobiernos de los países Miembros convinieron en que toda medida de ayuda fiscal o financiera, acordada directa o indirectamente, debería guardar relación con los objetivos asignados a sus políticas en el sector de los transportes marítimos y estar cuidadosamente pensada en función de sus objetivos. Ellos reconocieron, por otra parte, que las medidas de ayuda a largo plazo pueden convertir a la industria de los transportes marítimos en tributaria de las ayudas y que, en consecuencia, sería deseable que todas las medidas de ayuda fuesen temporales y decrecientes. En los casos en los que no sea posible conferir un carácter temporal y decreciente a las medidas de ayuda, los gobiernos de los países Miembros deberían reexaminar periódicamente su razón de ser.

Los gobiernos de los países Miembros reconocieron la necesidad de respetar el principio de transparencia en el momento de la concesión de ayudas financieras o fiscales, directas o indirectas, en favor de los transportes marítimos. A este fin, los países Miembros subrayaron la importancia de disponer de un inventario completo de medidas de ayudas fiscales o financieras tomadas por ellos en favor de este sector. De acuerdo con el principio de transparencia, los gobiernos de los países Miembros convienen en comunicar permanentemente a la Organización precisiones sobre todas las modificaciones aportadas a las medidas de ayuda financieras o fiscales aprobadas en el sector de los transportes marítimos, especialmente en lo que concierne a las condiciones, las modalidades de crédito, las garantías de crédito, las subvenciones financieras, las primas a la



inversión, las ventajas fiscales, así como informaciones sobre las medidas de ayuda suprimidas o modificadas.

Por otra parte, los gobiernos de los países Miembros convinieron en comunicar al Secretario de la OCDE, a petición escrita de un país Miembro que aporte elementos de prueba suficientes de que una medida de ayuda amenaza perjudicar a la competitividad de su flota, las informaciones siguientes respecto de la medida en cuestión: los objetivos contemplados por la ayuda; una exposición de los motivos por los cuales estos objetivos son perseguidos; indicaciones estableciendo la conexión entre el nivel de ayuda otorgada y el objetivo contemplado, las razones que condujeron a optar por esta forma particular de ayuda; y, si fuese posible, una indicación de su incidencia sobre las flotas de los otros países Miembros enarbolando pabellón nacional.

Los países Miembros del Comité reconocían que ciertas ayudas fiscales o financieras amenazaban con falsear la competencia. Ellos reafirmaron también la necesidad de evitar distorsiones de la competencia entre las flotas de los países Miembros enarbolando pabellón nacional y, asimismo, de dar a otros países Miembros la posibilidad de examinar los efectos de cada medida de ayuda sobre la competencia. El gobierno de un país Miembro que considere que una medida de ayuda acordada por otro país Miembro tiene efectos desfavorables para su flota, puede demandar la apertura de consultas informales a este respecto en el marco del Comité de Transportes Marítimos.

### **III. LA OCDE Y LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES SOBRE LAS CONDICIONES DE MATRICULACIÓN DE LOS BUQUES**

El Comité de Transportes Marítimos llegó a la conclusión de que la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques por los países Miembros de la OCDE tendría un valor más político que real, habida cuenta de la ausencia de toda disposición, previendo una aplicación concreta por los Estados del puerto a los buques enarbolando pabellón de los Estados, sean Partes contratantes o no de la citada Convención.

Sin embargo, considerando, por una parte, que la ratificación de dicho instrumento no tendría repercusiones desfavorables para los países Miembros de la OCDE ni sobre las flotas enarbolando su pabellón y que, por otra parte, ella podría comportar una ventaja permitiendo instaurar una más grande «igualdad de oportunidades» entre las flotas con pabellón de la OCDE y las flotas con pabellón de libre matriculación, el Comité pidió a su Grupo de trabajo que estudio la opción consistente en recomendar a los países Miembros que se conviertan en partes de la citada Convención.

Después de haber estudiado este asunto, el Grupo de trabajo estimó que la Convención en cuestión descansaba principalmente sobre el «lazo económico» que existe entre un Estado y el buque que navega bajo su pabellón, y que los problemas a los cuales se encuentran enfrentadas actualmente las flotas bajo pabellón nacional de los países de la OCDE guardan relación esencialmente con las dificultades presentadas por la circulación de los buques que no responden a las normas técnicas y comerciales, así como a la ineficacia de las administraciones marítimas o a su ausencia. El Grupo de trabajo concluyó sobre este punto que la Convención sobre la matriculación no era el instrumento indicado para resolver estos problemas y que, por lo tanto, no había interés en que el Comité invitase a los países Miembros a ratificarla.

Tratando de otras posibles opciones, el Grupo de trabajo animó vivamente a los países Miembros a informarse mejor de los trabajos en curso de la Organización Marítima Internacional sobre las condiciones de explotación de los buques que no responden a las normas, cualquiera que sea su pabellón, y especialmente de los trabajos del «nuevo Grupo de trabajo mixto CSM/CPMM sobre el respeto de las Convenciones por el Estado del pabellón». Las delegaciones estimaron que este Grupo de trabajo se había comprometido a una buena vía y ellas recomendaron al Comité de Transportes Marítimos que contemplase aportar su sostén a la Organización Marítima Internacional en los esfuerzos que ésta hace para reducir el número de administraciones marítimas ineficaces y de los buques explotadores que no respetan las normas.

En su reunión de junio de 1992, el Comité de Transportes Marítimos suscribió plenamente las conclusiones del Grupo de Trabajo.

#### IV. EL ENVEJECIMIENTO DE LA FLOTA MUNDIAL

La flota mundial existente es cada vez más vieja. Esto vale en particular, pero no exclusivamente, para la flota de transportadores de granel seco y líquido. En 1992, como en los años precedentes, la sobrecapacidad así como la debilidad de las tasas de flete han entrañado además una presión sobre la productividad, de manera que una larga fracción de estos buques se encuentra cada vez más expuesta al peligro de no responder más a las normas, es decir de presentar una amenaza para la vida de los hombres en el mar y para el medio marino.

Con la disminución de los envíos para el desguace de 1985 a 1990, la edad de los buques se ha elevado y ha aumentado en alrededor de tres años para los transportadores de granel seco y líquido. Hoy día, es de 13,4 años para los buques-cisterna, de 12,1 años para los transportadores de granel seco y de 14,3 años para los transportes mixtos. Jamás cifras tan elevadas se habían



dado en la flota mundial. Esto se produce por el aumento cada vez mayor del número de viejas unidades en la flota mundial. Para la flota de buques-cisterna, la proporción de buques de más de 15 años pasó del 52,4 por 100 a mediados de 1991. Esto se explica por el gran volumen de construcciones nuevas habido en el período 1972-1977. Además, las unidades demasiado viejas se encuentran sobre todo en los tramos superiores de tonelaje.

Los viejos buques registran la más fuerte tasa de accidentes y se muestran frecuentemente los menos resistentes al desgaste. Esto es puesto en evidencia por las estadísticas de pérdidas y siniestros, las cuales hacen aparecer una neta correlación entre la edad del navío y el riesgo de pérdida o de avería.

Teniendo en cuenta la pérdida inaceptable de vidas humanas en el mar, la pérdida de las cargas y la de los buques, así como los atentados crecientes al medio ambiente marino debido a los siniestros en la mar, los medios profesionales y los poderes públicos han centrado su atención sobre un largo conjunto de medidas destinadas a hacer respetar la legislación existente para garantizar la aplicación plena y entera de las reglas y normas internacionales en vigor. No ha sido juzgado necesario establecer nuevas medidas legislativas, sino el hacer aplicar estrictamente por los Estados del pabellón todas las reglamentaciones existentes tendientes a la seguridad de los buques y a la protección del medio ambiente, conforme a las obligaciones del Estado del pabellón enunciadas en la Convención sobre la Alta Mar, adoptada en Ginebra en 1958.

Los países Miembros reafirmaron que para satisfacer las normas existentes internacionalmente reconocidas, los Estados del pabellón debían efectivamente ejercer jurisdicción y control sobre los buques en enarbolan sus pabellones respectivos para todas las cuestiones administrativas, técnicas y sociales. En particular, los Estados del pabellón son requeridos para tomar las medidas necesarias para vigilar por la seguridad en el mar, comprendiendo lo que concierne a la dotación en efectivos, las condiciones de trabajo, y la formación de las tripulaciones, el equipamiento y el buen estado de navegabilidad del buque. Los Estados del pabellón están obligados, por otra parte, a asegurar que cada buque sea dirigido por un comandante y por oficiales poseyendo las calificaciones exigidas.

## **V. ASUNTOS CONCERNIENTES AL ÁMBITO DE LAS NACIONES UNIDAS**

### **1. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo**

Durante el octavo período de sesiones, celebrado en febrero de 1992, en Cartagena de Indias, Colombia, la Conferencia de las Naciones Unidas

sobre el Comercio y el Desarrollo convino en la necesidad de reevaluar las políticas y las medidas tendientes a favorecer el progreso económico y social en todos los países del mundo. El antiguo marco institucional fue abandonado. Los participantes publicaron una corta declaración política bajo el título «El espíritu de Cartagena», el cual se refiere a la reforma de las Instituciones de la CNUCED en el marco de la interdependencia creciente. Por lo demás, los participantes definieron las bases de políticas de cooperación apuntando a favorecer el progreso económico y social.

Los transportes marítimos fueron examinados bajo las rúbricas «Comercio internacional» y «Servicios». En su conjunto, no hay apenas desacuerdo real sobre el proyecto de texto concernientes a los servicios, salvo en lo que concierne quizá a los transportes marítimos. Las exigencias del grupo asiático referentes a la concesión de un tratamiento preferencial en el campo de los servicios fueron rápidamente rechazadas por los participantes en la Conferencia.

## **2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**

La Comisión preparatoria encargada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de poner en pie la estructura institucional previa en la Convención se reunió en Kingston, Jamaica, en febrero-marzo de 1992, después en Nueva York, durante el verano del mismo año, para proseguir la elaboración de las estructuras necesarias para la puesta en funcionamiento del dispositivo convencional en materia de explotación de los recursos del fondo de los mares.

En el deseo de arreglar los problemas en suspenso concernientes a las disposiciones que rigen las actividades extractivas en el fondo de los mares, el Secretario General encargó consultas informales, en las cuales fueron invitados a participar todos los países. Estas discusiones informales tuvieron por objeto completar más que reemplazar las reuniones de la Comisión preparatoria. Los progresos conseguidos con motivo de las dos reuniones de la Comisión y durante las consultas informales hacían esperar que la Comisión preparatoria pudiese acabar sus trabajos en un breve período de tiempo. Se esperaba que a partir de las consultas del Secretario General se pudiera determinar si la adhesión a la Convención sería universal.

## **3. El estado de las convenciones**

A fines de 1993, el estado de las Convenciones de las Naciones Unidas celebradas bajo el impulso del Consejo de Comercio y Desarrollo era el siguiente:

- a) Conferencia de las Naciones Unidas relativa a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, Ginebra, 1979: entrada en vigor, 6, 10, 1983; estado al 29, 3, 1993, 76 partes contratantes y 5 países signatarios bajo reserva de ratificación.
- b) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar (Reglas de Hamburgo), Hamburgo, 1978: entrada en vigor, 1, 11, 1992; estado al 29, 3, 1993, 20 partes contratantes y 23 países signatarios bajo reserva de ratificación.
- c) Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, 1980: entrada en vigor, con 30 partes contratantes; estado al 29, 3, 1993, 7 partes contratantes y 2 países signatarios bajo reserva de ratificación.
- d) Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques, Ginebra, 1986: entrada en vigor: 40 partes contratantes representando al menos un 25 por 100 del tonelaje mundial; estado al 29, 3, 1993, 9 partes contratantes y 12 países signatarios, representando el 1,049 por 100 de la flota mundial correspondiente.

## VI. LA OFERTA DE TONELAJE

### 1. Evolución global

El crecimiento de la flota de comercio total continuó durante 1991. Los datos recogidos por Lloyd's Register Shipping muestran que a mediados del año, la oferta de buques de más de 100 trb había pasado de 423,6 a 436,0 millones de trb, lo cual supone un aumento de 12,4 millones de trb, equivalente a un aumento de un 2,8 por 100, desde mediados de 1990. Era la tercera vez consecutiva que la observación del tonelaje global a mediados de año expresaba un crecimiento, lo que significa que la flota total, con la exclusión de los buques de guerra, llegaba a ser más importante que en ningún otro momento pasado. La expansión de la flota ha sido el resultado de una actividad importante de la construcción naval por lo que respecta a numerosos tipos de buques, asociada a una moderación persistente en los envíos al desguace. En gran medida, el crecimiento de la oferta de tonelaje proviene de las entradas en la flota de buques-cisterna (3,7 millones de trb), de transportadores de granel seco y de mineral (2,9 millones de trb), así como de portacontenedores (2,1 millones de trb). El interés, en materia de construcción naval nueva, durante estos últimos años, se concentró en estos sectores.

Entre mediados de 1991 y mediados de 1992, la flota mundial de buques de comercio de más de 100 trb creció en 8,3 millones de trb, según



los datos consignados por el Lloyd's Register. El tonelaje aumentó por cuarto año consecutivo, aunque el número de buques, 79.845, que componen la flota mundial esté ligeramente en retirada en relación con el nivel observado a mediados de 1991. La demolición de buques creció en 1992, pero los niveles de envío al desguace han sido insuficientes para impedir una nueva expansión de la flota, debido a que las entregas prosiguieron a un ritmo elevado, sobre todo en los casos de los buques-cisterna y de los portacontenedores.

Las alzas registradas en las flotas de buques-cisterna, 3,9 millones de trb, y de portacontenedores, más de 2,0 millones de trb, representaban en conjunto más de dos tercios del tonelaje adicional. Estos dos sectores progresaron en tonelaje un 11,4 por 100 y un 26,8 por 100 respectivamente desde mediados de 1988. El crecimiento neto de la flota de graneleros y de minerales en 1991-1992, con un 0,8 por 100, ha sido más moderado que el de los dos años precedentes.

La única disminución significativa fue registrada en los buques de carga en numerosos puntos, 1,5 millones de trb, lo cual se inscribe en una tendencia a la baja a largo plazo: a mediados de 1983, esta flota se cifraba en 58,4 millones de trb, cerca del 14 por 100 de la flota de comercio mundial, mientras que, a mediados de 1992, aquélla tenía un volumen de 33,0 millones de trb, o sea un 7,4 por 100 de la mundial.

La flota de los transportadores mixtos disminuyó en un 25 por 100 entre mediados de 1983 y mediados de 1991. Dos de los factores que contribuyeron a la baja de popularidad de este tipo de buques son sus costes de explotación relativamente elevados (costes que son netamente superiores a los de los transportadores de granel puros y de los buques-cisterna de talla y edad comparables) y el hecho de que un buen número de fletadores de buques-cisterna prefieren recurrir a unidades dedicadas únicamente al transporte de petróleo antes que a los transportadores mixtos.

Teniendo en cuenta la diversidad de buques que componen la flota de comercio, las condiciones del mercado pueden ser sumamente diversas de un sector a otro. Sin embargo, la flota de comercio está en su mayor parte influida por el ciclo económico; asimismo, la crisis cíclica general registrada en 1992 ha deteriorado las condiciones comerciales en casi todos los sectores. Esta deteriorización se ha traducido en los resultados financieros de las compañías de navegación cotizadas en bolsa y por las cotizaciones de las acciones. Únicamente las acciones de cuatro compañías marítimas, de un total de setenta seguidas por el Lloyd's Shipping Economist, en trece países, abarcando una gama de sectores comerciales, terminaron el año 1993 con niveles más elevados que un año antes.

La baja general de los beneficios de los armadores en 1992 tuvo como efectos la limitación de las nuevas inversiones en las construcciones nuevas y un cierto envío a la demolición. Esto debería moderar todavía más la tasa de expansión de la flota durante el período 1993-1995.

## 2. Tonelaje perdido, retirado y desguazado

El número elevado de pérdidas de mineraleros y de graneleros registrado en 1991 no fue felizmente confirmado en 1992, aunque los casos de pérdidas de vidas y bienes no hayan desaparecido totalmente, como lo testimonia la pérdida en octubre del «Daeyang Honey», mineralero tipo Cap construido hace 22 años. En total, cinco mineraleros-graneleros, con un total de 0,5 millones de trb, se hundieron durante el año civil 1992, contra 19, un total de 1,1 millones de trb en 1991. Tres buques-cisterna, con un total de 0,2 millones de trb fueron a pique en 1992, contra 7, con 0,8 millones de trb en 1991. Un único transportador mixto ha sido perdido, pero de todos los accidentes ocurridos en 1992, la encalladura y la ruptura del «Aegean Sea», transportador mixto cargado de petróleo, en La Coruña, a escasos metros de la Torre de Hércules, en diciembre, con la consiguiente contaminación petrolera, trajeron consigo una gran atención de los medios de comunicación. Este accidente, así como el de la encalladura del «Braer», en enero de 1993, dieron lugar a una serie de presiones preconizando un reexamen de las reglamentaciones comunitarias aplicables a los petroleros.

A fines de 1992, 445 buques de todos los tipos, representando un total de 7,1 millones de trb (12,1 millones de toneladas de peso puerto —tpm—) eran desarmados, o sea, 110 buques (3,8 millones de tpm) más que hacía un año, lo que representaba la cifra total de fin de año más elevada desde 1987. El desarme ha aumentado para todos los principales tipos de buques, siendo observados los crecimientos de buques más elevados en tonelaje para los buques-cisterna, con 4,1 millones de tpm, los transportadores mixtos, con 2,1 millones de trb, los transportadores mixtos, con 2,1 millones de tpm y los graneleros, con 0,7 millones de tpm.

La progresión más espectacular fue advertida en el sector de los transportes mixtos: a comienzos de junio de 1992, dos buques solamente, con un total de 228.000 tpm, eran desarmados, mientras que en diciembre, 17 transportadores mixtos, con un total de 2,4 millones de tpm, con una edad media de 19 años, eran retirados del servicio. Cuanto más viejo es el buque más tiempo permanece desarmado y más difícil de convencer es el fletador de que el buque está dispuesto para reemprender el servicio. Para un buen número de buques retirados todo lleva a pensar que no volverán nunca más al servicio y que en definitiva serán vendidos para chatarra.

Independientemente de los crecimientos registrados en 1992, el tonelaje total desarmado no representaba más que una fracción de las marcas anteriores. Así, a finales de 1983, 1.726 buques, con 99,9 millones de tpm, eran retirados. Esta cifra abarcaba buques-cisterna, con un total de 83,2 millones de tpm (contra 9,1 millones de tpm a finales de 1992), transportadores de granel y de mineral, con 9,7 millones de tpm (1,7 millones de tpm, a finales de 1992) y transportadores mixtos con 7,1 millones de tpm.

Aunque el equilibrio del tonelaje en las flotas de graneles tanto secos como líquidos se haya deteriorado en 1992, no llegó a ser tan importante como en la época del derrumbe del mercado en los años ochenta. La retirada de tonelaje de los mercados de fletamiento y el tonelaje desarmado asegurarán probablemente una mejora temporal de las tasas de flete, a pesar de que el tonelaje existente va a continuar pesando sobre el mercado.

El año 1992 supuso un giro decisivo para la demolición de los buques. Después de haber estado contenidas durante largo tiempo, las entregas para chatarra progresaron de forma espectacular y los volúmenes de buques-cisterna, de transportadores de granel y de transportadores mixtos enviados al desguace han alcanzado la cifra más elevada habida durante los últimos cinco años. El crecimiento más acentuado de la demolición se ha dado en el sector petrolero, con 87 buques (representando 9 millones de tpm) entregados para la demolición en el año 1992, contra el 1,8 millón de tpm demolido en 1991. Se estima en 3,8 millones de tpm el volumen de graneleros y de mineraleros enviados a la chatarra en 1992, en aumento en relación con el 1,4 millón de tpm demolido en 1991; y en 0,7 millones de trb el volumen de transportadores mixtos demolido, contra 0,2 millón de tmp en 1991. Sin embargo, estos volúmenes totales se situaban bien por debajo de las cifras marca registradas en la mitad de los años ochenta, con 36 millones de tpm de graneleros transportados de mercancías secas y líquidas demolidos en 1985 (1).

ANTONIO MARTÍNEZ PUÑAL

*Facultad de Derecho.*

*Universidad de Santiago de Compostela*

---

(1) *Les Transports maritimes 1991*, OCDE, París, 1993; *Les transports maritimes 1992*, OCDE, París, 1993.